



**Tribunal
Administrativo
de Transporte**

Plan Estratégico Institucional

2022-2027

**Aprobado en:
Sesión Administrativa Extraordinaria
No. 05-2022 del 04 de agosto de 2022**

Contenido

Acrónimos	1
Introducción	3
1. Análisis del Marco Jurídico	4
1.1 Naturaleza Jurídica del Tribunal Administrativo de Transporte	4
1.2 Competencias otorgadas al Tribunal Administrativo de Transporte	5
1.3 Independencia funcional, administrativa y financiera del Tribunal Administrativo de Transporte	6
1.4 Fuentes de financiamiento	7
1.5 Administración de los recursos	8
1.6 Inembargabilidad de los recursos del Tribunal	8
2. Determinación del Valor Público	11
3. Identificación de las Personas Usuarias	11
4. Definición del Macroproceso del Tribunal Administrativo de Transporte .	11
4.1 Mapa Procesos	12
5. Identificación de productos institucionales (bienes/servicios)	16
6. Análisis Situacional	16
7. Identificación de recursos	18
7.1 Recurso Humano	18
7.2 Recursos Financieros	19
7.3 Recursos Materiales	19
8. Definición de riesgos	20
9. Identificación de Resultados	22
10. Marco Estratégico	23
10.1 Misión	24
10.2 Visión	24
10.3 Valores Institucionales	24
10.4 Ejes Estratégicos y Líneas de Acción	25
10.5 Objetivos Específicos	30
11. Bibliografía	31

Acrónimos

TAT:	Tribunal Administrativo de Transporte
TP:	Tribunal en Pleno
MOPT:	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
CTP:	Consejo de Transporte Público
LGAP:	Ley General de la Administración Pública
MIDEPLAN:	Ministerio de Planificación y Política Económica

Breve reseña histórica

El servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos automotores terrestres en autobuses y taxis, con anterioridad al año dos mil fue regulado, controlado y vigilado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes; posteriormente, mediante una reforma de ley, se otorgó esta competencia a la Comisión Técnica de Transportes.

En contra de los actos administrativos emitidos por esa Comisión, la ley establecía que el recurso de revocatoria lo conocía la propia Comisión Técnica de Transportes y el recurso de apelación el Ministro del MOPT.

El Legislador en un afán de mayor seguridad jurídica sobre estos actos, en el año mil novecientos noventa y nueve aprueba la Ley No. 7969 “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi”, mediante la cual crea dos Órganos especializados en la materia: el Consejo de Transporte Público encargado de todo lo referente a la autorización y fiscalización de los permisos y concesiones de transporte remunerado de personas, y el Tribunal Administrativo de Transporte como jerarca impropio del CTP, cuya finalidad es atender los recursos de apelación, que los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte público remunerado de personas, presentan contra los actos emitidos por el Consejo de Transporte Publico.

Introducción

El Plan Estratégico Institucional del Tribunal Administrativo de Transporte para el periodo 2022-2027, es producto de un proceso de análisis situacional y de consenso de todos los funcionarios mediante el cual se ha logrado determinar el marco filosófico organizacional dejando plasmado su misión, visión, valor público y los valores institucionales, que constituyen la columna vertebral que referencia la construcción y adopción de sus objetivos estratégicos.

Constituirá también un instrumento que permitirá el seguimiento y evaluación de las estrategias, procesos y procedimientos para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, las metas establecidas y que se relacionan a todos y cada uno de los funcionarios del órgano a través de sus funciones y actividades.

El presente Plan Estratégico Institucional permite instrumentalizar el Sistema de Control Interno de la organización y con la valoración específica de riesgos asociados al funcionamiento del Tribunal y el diseño, así como la adopción de las medidas de administración necesarias para mitigar el impacto sobre los objetivos y metas.

El PEI proporciona los elementos necesarios para la planificación institucional y la programación de los recursos necesarios, para llevar a cabo la materialización de los objetivos y el cumplimiento de las metas que a la postre redundan en la satisfacción del usuario por un servicio público imparcial, ágil, efectivo y que de seguridad jurídica a la ciudadanía.

1. Análisis del Marco Jurídico

El Tribunal Administrativo de Transporte se crea por medio de la “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi”, y sus reformas y modificaciones vigentes, No. 7969, publicada en la Gaceta No. 20, del 28 de enero del año 2000, en el cual en su artículo 16 dispone:

*ARTÍCULO 16.- Creación del Tribunal Administrativo de Transporte
Créase el Tribunal Administrativo de Transporte, con sede en San José y competencia en todo el territorio nacional, como órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Sus atribuciones serán exclusivas y contará con independencia funcional, administrativa y financiera. Sus fallos agotarán la vía administrativa y sus resoluciones serán de acatamiento estricto y obligatorio.*

1.1 Naturaleza Jurídica del Tribunal Administrativo de Transporte

El artículo 16 de la Ley No. 7969, establece que el Tribunal Administrativo de Transporte es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes; sus atribuciones son exclusivas y cuenta con independencia funcional, administrativa y financiera, lo cual lo convierte en un órgano de derecho público en los términos del artículo 1° de la Ley General de la Administración Pública No. 6227.

Cuenta con personería jurídica instrumental reconocido por la Sala Constitucional en el Voto vinculante 002007-2009 de las 14:43 horas de 11 de febrero del 2009, emitido en Acción de Inconstitucionalidad contra la Ley No. 7969, dispuso aclarar el considerando VII de la Sentencia No. 15716-05 de las 14:55 horas de 16 de noviembre de 2005 en el sentido que el Tribunal Administrativo de Transporte sí tiene personalidad jurídica instrumental, esto porque la Sala entiende que:

“(...) la personalidad jurídica instrumental puede estar reconocida de manera razonablemente implícita en la ley, a partir de una interpretación sistemática del texto normativo. Es así como, a partir de los artículos 16, 22, 24, 25, 26, 27 y 28 de la citada ley se puede concluir, sin duda, que el Tribunal Administrativo de Transporte sí tiene personalidad jurídica instrumental. Dado el carácter vinculante tanto de la parte considerativa como dispositiva de las sentencias dictadas por este Tribunal Constitucional, se impone, entonces, aclarar el considerando VII del Voto No. 15716-05, en los términos supra indicados. (...)”

1.2 Competencias otorgadas al Tribunal Administrativo de Transporte

El artículo 16 de la Ley No. 7969, que crea el Tribunal, es una norma de organización que establece la exclusividad de la competencia del Tribunal para el conocimiento de los Recursos de Apelación interpuestos en contra de los actos administrativos adoptados por la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público.

Para el ejercicio de dicha competencia exclusiva, el legislador otorgó al Tribunal, independencia en las áreas funcional, administrativa y financiera.

La desconcentración otorgada al Tribunal, lo es sobre competencias que se sustraen al Ministro de Obras Públicas y Transportes (en condición de superior jerárquico, quien anteriormente a la entrada en vigencia de la Ley No. 7969, conocía de los recursos de apelación en materia de transporte público), para su ejercicio independiente y especializado por parte del Tribunal quien ejerce su función mediante la figura de la desconcentración máxima.

El ámbito del ejercicio de la independencia funcional del Tribunal, se encuentra estipulado por el artículo 22 de la Ley No. 7969, el cual establece lo siguiente:

*“Artículo 22.- Competencia del Tribunal
El Tribunal será competente para lo siguiente:*

a) Conocer y resolver, en sede administrativa, los recursos de apelación que se interpongan contra cualquier acto o resolución del Consejo.

b) Establecer, en vía administrativa, las indemnizaciones que puedan originarse en relación con los daños producidos por violaciones de la legislación del transporte público.

c) Las resoluciones del Tribunal no tendrán más recursos y darán por agotada la vía administrativa.”

El legislador confirió entonces, al Tribunal Administrativo de Transporte, la función de la autotutela administrativa en la materia del transporte público de personas, y le otorgó al Tribunal la atribución de agotar la vía administrativa, por lo que sus resoluciones no tienen ulterior recurso ordinario. Sus fallos, ordenó el legislador, son de obligatorio y estricto acatamiento para el Consejo de Transporte Público, lo cual es consecuente con la naturaleza jurídica de un órgano desconcentrado, bajo la conformación de Tribunal en sede administrativa.

Así mismo, el Tribunal es competente para conocer de los recursos de revisión presentados en contra de sus propias resoluciones.

1.3 Independencia funcional, administrativa y financiera del Tribunal Administrativo de Transporte

La materia administrativa financiera desconcentrada en el Tribunal, se rige por el ordenamiento jurídico atinente a ella, y está en función directa con la materia funcional primordial, que es el cumplimiento de la tutela administrativa en el derecho del transporte público, a través del conocimiento de los recursos interpuestos contra cualquier acto o resolución emanado de la Junta Directiva del Consejo de Transporte Público; Junta que es presidida por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, y que en ese momento pertenece al órgano sujeto al control de legalidad por parte del Tribunal, lo que puede tornar complejo el manejo de ciertos temas, como el presupuestario.

El legislador al otorgarle al Tribunal independencia funcional, administrativa y financiera, consideró que dicho órgano requería del apoyo de estas otras áreas, para el ejercicio pleno de su función primordial, de su razón de ser; de tal forma que lo dotó con los recursos económicos para su sostenimiento y la posibilidad de contratar el personal de apoyo necesario, ya que por disposición del artículo 61 de la Ley No. 7969, el Tribunal también se encuentra autorizado para contratar directamente el personal y los servicios que requiera para el cumplimiento de su Ley de creación.

1.4 Fuentes de financiamiento

La Ley No. 7969, en su Capítulo V, establece las fuentes de los recursos económicos con los cuales el Tribunal puede financiar la ejecución de sus funciones.

Específicamente en el artículo 24 se indica que las fuentes de financiamiento son:

- a) Fondos provenientes del presupuesto ordinario y extraordinario de la República.
- b) Aportes nacionales e internacionales.
- c) Donaciones nacionales e internacionales.
- d) Préstamos nacionales e internacionales.
- e) Subvenciones nacionales e internacionales.
- f) Contribuciones nacionales e internacionales.
- g) Cánones a las concesiones y los permisos de transporte remunerado de personas en la modalidad de buses y taxis.
- h) Cobro de trámites.
- i) Cobro de servicios.

El artículo 25 de la Ley No. 7969 establece específicamente las características del cálculo del canon, el órgano encargado de su estimación, el procedimiento para su aprobación e incorporación presupuestaria, tanto para el Consejo de Transporte

Público como para el Tribunal Administrativo de Transporte.

En materia de formulación, aprobación y ejecución presupuestaria, el Tribunal mantiene la sujeción al sistema de administración financiera de la administración pública, garantizándose así, el control y fiscalización sobre los fondos públicos que por ley administra para el ejercicio de sus funciones. Actualmente el presupuesto es aprobado por la Asamblea Legislativa, mediante la Ley de Presupuesto Nacional de cada año.

1.5 Administración de los recursos

El legislador, otorgó al Tribunal, la facultad de administrar todos sus recursos, de tal forma que se garantice la función primordial encomendada, y se mantenga la garantía de imparcialidad, pero esta facultad de administración de los recursos debe seguir con las normas y lineamientos que rigen la administración financiera y el presupuesto de la Administración Pública en general, respetándose en todo el principio de Caja Única, lo cual se deriva del artículo 27 de la Ley No. 7969:

“Artículo 27.- Administración de recursos

Todos los recursos financieros a que hace mención esta ley ingresarán a la Tesorería Nacional. Por medio del Presupuesto de la República el Ministerio de Hacienda destinará la totalidad de los ingresos provenientes de esta ley en favor del Consejo y del Tribunal, para cubrir los gastos correspondientes a la ejecución de las funciones que les han sido asignadas a dichos órganos.”

1.6 Inembargabilidad de los recursos del Tribunal

El legislador de la Ley No. 7969, estableció la inembargabilidad del patrimonio del Tribunal, para que el Gobierno Central, ni sus instituciones, pudiesen de alguna forma, tener acceso a este patrimonio, pues los problemas de ingresos en la administración pública, son siempre una constante, y que eventualmente pueden afectar el desempeño de los órganos desconcentrados, si sus fondos se reenvían a

otras necesidades y metas del Poder Ejecutivo.

Artículo 26.- Inembargabilidad de recursos

El patrimonio general del Consejo y del Tribunal será inembargable y de ningún modo podrá ser traspasado al Gobierno central ni a sus instituciones; tampoco podrá ser usado por ellos.”

Normas de relevancia para el Tribunal, son las que se citan a continuación:

- Constitución Política
- Ley No. 7969, “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi” del 28 de enero del 2000.
- Ley No. 6227, “Ley General de la Administración Pública”, y sus reformas y modificaciones vigentes del 20 de abril de 1978.
- Ley No. 8508, “Código Procesal Contencioso Administrativo”, y sus reformas y modificaciones vigentes del 1 de enero de 2008.
- Ley No. 8, “Ley Orgánica del Poder Judicial”, y sus reformas y modificaciones vigentes, del 1 de diciembre de 1937.
- Ley No. 3503, “Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores”, y sus reformas y modificaciones vigentes, del 10 de mayo de 1965.
- Ley No. 7600, “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad”, y sus reformas y modificaciones vigentes, del 20 de abril de 1998
- Ley No. 8687, “Ley de Notificaciones Judiciales”, del 1 de marzo de 2009 y sus reformas y modificaciones vigentes.
- Ley No. 9342, “Código Procesal Civil, del 08 de octubre 2018, y sus reformas y modificaciones vigentes.
- Ley No. 8220 “Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos”, del 11 de marzo de 2002.
- Ley No. 9524, “Fortalecimiento del Control Presupuestario de los Órganos Desconcentrados del Gobierno Central” del 10 de abril de 2018.

- Ley de Contratación Administrativa, No. 7494 del 2 de mayo de 1995 y sus reformas.
- Ley de Control Interno No. 8292 del 27 de agosto de 2002.
- Ley de la Administración Financiera de la República y de Presupuestos Públicos, No. 8131 del 16 de octubre de 2000.
- Ley No. 9635 “Fortalecimiento de las finanzas públicas”, de fecha 03 de diciembre de 2018.
- Ley No. 1581, “Estatuto de Servicio Civil” de 30 de mayo de 1953 y sus reformas y modificaciones vigentes.
- Decreto Ejecutivo No. 37355-MOPT, “Reglamento Interno y de Funcionamiento del Tribunal Administrativo de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes”, sus reformas y modificaciones vigentes del 24 de octubre de 2012.
- Decreto Ejecutivo No. 21, “Reglamento del Estatuto de Servicio Civil” y sus reformas del 16 de enero de 1955.
- Decreto Ejecutivo No. 36235-MOPT, “Reglamento Autónomo de Servicio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes” del 3 de noviembre de 2010.
- Decreto Ejecutivo No. 33411, “Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa” del 29 de setiembre de 2006.
- Decreto Ejecutivo No. 30058-H-MPPLAN, “Reglamento a la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos” del 29 de agosto de 2003.
- Normas de control interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE). Resolución No. R-CO-9-2009 del 26 de enero de 2009, emitida por el Despacho de la Contralora General, de la Contraloría General de la República.
- Ley No. 9738, “Ley para regular el teletrabajo” y sus reformas, del 18 de setiembre de 2019.
- Decreto Ejecutivo No. 42083-MP-MTSS-MIDEPLAN-MICITT, “Reglamento para regular el teletrabajo”, del 20 de diciembre de 2019.
- Directrices de política pública sobre el Teletrabajo.

2. Determinación del Valor Público

Propiciar justicia administrativa imparcial y seguridad jurídica al servicio público del transporte remunerado de personas en el país, mediante el conocimiento y resolución ágil, efectiva y especializada de los recursos de apelación y gestiones accesorias, interpuestos por los administrados que consideren lesionados sus derechos por los actos o resoluciones del Consejo de Transporte Público, generando credibilidad y transparencia en el servicio brindado.

3. Identificación de las Personas Usuarias

Usuarios Directos: Toda aquella persona física o jurídica que acude a este Tribunal solicitando justicia administrativa mediante la presentación del recurso de apelación y sus incidencias.

Usuarios Indirectos: Toda aquella persona física o jurídica que en determinado momento requiera o utilice la jurisprudencia administrativa especializada en materia de transporte público remunerado de personas, emitida por el Tribunal Administrativo de Transporte.

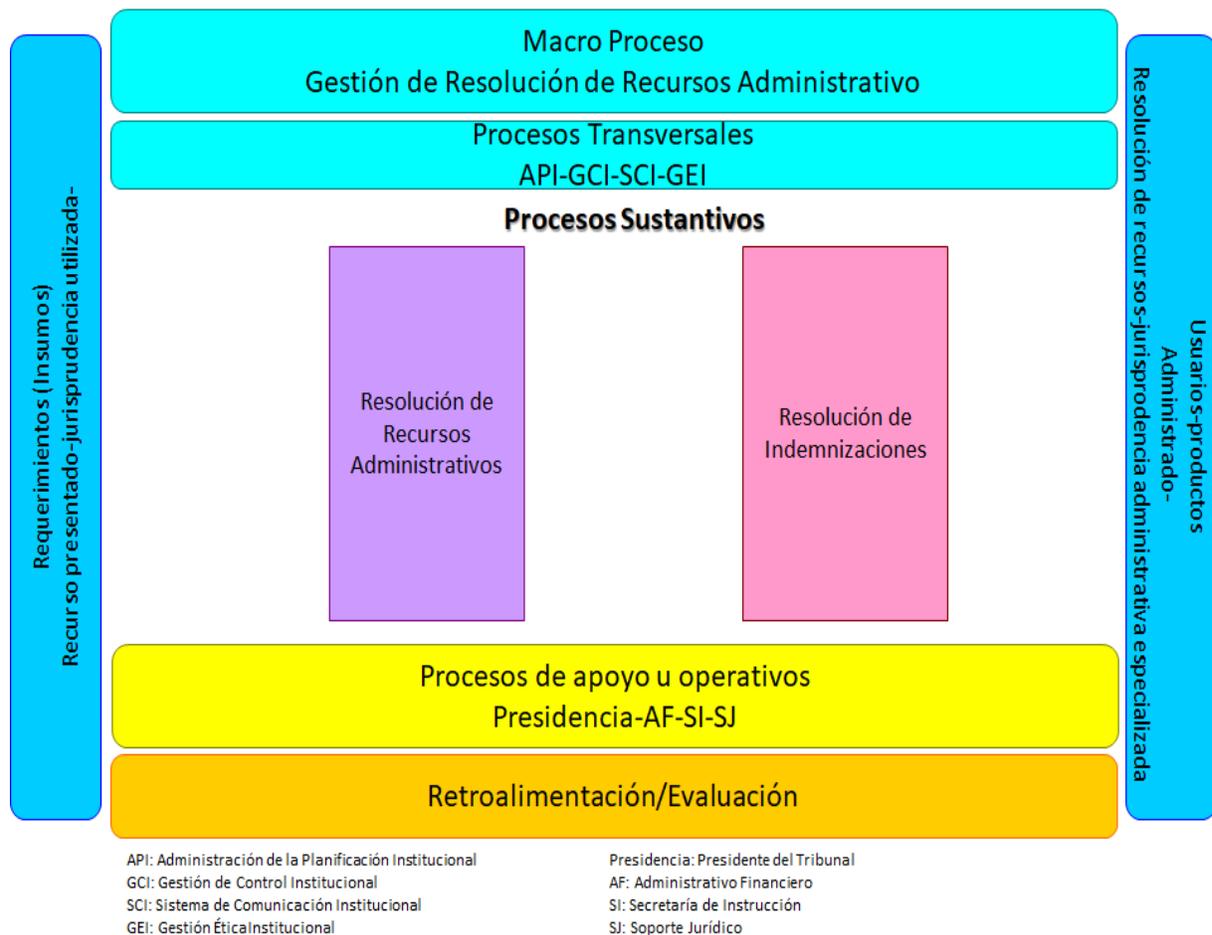
4. Definición del Macroproceso del Tribunal Administrativo de Transporte

El Macroproceso es la representación gráfica del funcionamiento de la organización, así como el grupo de actividades que generan valor público a los usuarios internos y externos. Le permite a la organización identificar los procesos claves y el flujo adecuado de las operaciones, establecer estándares e indicadores para medir la efectividad y calidad de los resultados, tanto intermedios como finales y, además, facilitar la innovación y el mejoramiento de sus servicios.

El TAT ha determinado tres tipos de procesos para llevar a cabo su cometido y brindar el mejor servicio posible a los usuarios, a saber:

- a) **Estratégicos:** Son los procesos orientados al cumplimiento de la razón del ser institucional, que le permiten planificar y generar una estrategia organizacional.
- b) **Sustantivo o clave:** Vinculado con la competencia otorgada por la Ley No. 7969 y orientado a dar valor público en el servicio al usuario.
- c) **De apoyo:** Necesarios para la consecución del servicio público.

4.1 Mapa Procesos



4.2 Procesos Estratégicos

Son los procesos orientados al cumplimiento de la razón de ser institucional, que le permiten planificar y generar una estrategia organizacional.

Procesos Estratégicos	Resultados (Productos)
4.2.1 Administración de la Planificación Institucional	4.2.1.1 Diagnóstico de la situación actual. 4.2.1.2 Marco Estratégico actualizado. 4.2.1.3 Estándares e indicadores de procesos. 4.2.1.4 Planes Operativos Institucionales. 4.2.1.5 Presupuesto Anual. 4.2.1.6 Informe de control y evaluación de la ejecución y resultados de los planes y presupuesto.
4.2.2 Gestión de Control Institucional	4.2.2.1 Informe anual ASCI e Informe Anual SEVRI. 4.2.2.2 Plan de mejoras ASCI-SEVRI. 4.2.2.3 Informe de seguimiento de mejoras ASCI SEVRI.
4.2.3 Sistema de Comunicación Institucional	4.2.3.1 Diseño, implementación, control y seguimiento de estrategias de comunicación asertiva. 4.2.3.2 Administración de la información en la página web institucional

4.3 Procesos sustantivos

Son aquellos procesos que le permite al Tribunal cumplir con la finalidad que la ley le asigna, la cual es conocer y resolver, en sede administrativa, los recursos de apelación que se interpongan contra cualquier acto o resolución del Consejo de Transporte Público y establecer en vía administrativa, las indemnizaciones que

puedan originarse en relación con los daños producidos por violaciones de la legislación del transporte público.

4.3.1 Proceso Resolución de Recursos Administrativos.

Procedimiento de Conocimiento y Resolución de Recursos de Apelación ante el Tribunal Administrativo de Transporte	Resultados
1. Conformación del expediente.	1.1 Expediente completo y debidamente foliado.
2. Estudio Jurídico.	2.1 Análisis jurídico del caso (Expediente del caso legalmente completo). 2.2 Elaboración del proyecto de resolución. 2.3 Revisión del proyecto de resolución. 2.4 Audiencia de oralidad (circunstancial).
3. Deliberación y resolución.	3.1 Deliberación y emisión de la resolución o fallo.
4. Cierre del caso.	4.1 Notificación del fallo. 4.2 Cierre del expediente. 4.3 Generación de jurisprudencia administrativa TAT.

4.3.2 Proceso Resolución de Indemnizaciones

Procedimiento de Resolución de Indemnizaciones en sede administrativa	Resultados
1. Conformación del expediente	1.1 Expediente completo y debidamente foliado.
2. Estudio Jurídico.	2.1 Análisis jurídico de la prueba aportada.

3. Estudio técnico	3.1. Contratación de perito y actuario matemática.
4. Audiencia Oral	4.1 Celebración de la audiencia oral.
5. Deliberación y resolución.	5.1 Deliberación y emisión de la resolución.
6. Cierre del caso	6.1 Notificación del fallo. 6.2 Cierre del expediente. 6.3 Generación de jurisprudencia administrativa TAT.

4.4 Procesos de Apoyo

Estos procesos tienen como objetivo proporcionar los medios, recursos y el soporte necesario, para que los procesos jurídicos se puedan llevar a cabo eficaz y eficientemente.

	Resultados
1. Presidencia	1.1- Gerenciar el Tribunal Administrativo de Transporte. 1.2- Dirigir las sesiones resolutorias y administrativas del Tribunal en Pleno.
2. Soporte Secretaría de Instrucción.	2.1 Conformación técnico jurídico del expediente. 2.2 Notificación de prevenciones, resoluciones y otras comunicaciones. 2.3 Custodia y archivo de los expedientes.
3. Soporte Administrativo.	3.1 Apoyo directo en la materia funcional, financiera, administrativa y presupuestal.
4. Soporte Jurídico.	4.1 Estudio jurídico de los expedientes. 4.2 Criterios jurídicos. 4.3 Investigaciones preliminares y procedimientos administrativos, cuando así lo disponga el Tribunal en pleno.

5. Identificación de productos institucionales (bienes/servicios)

1. Resoluciones administrativas de los recursos de apelación presentados contra los actos emanados de la Junta Directiva del CTP.
2. Resoluciones por concepto de Indemnización, por daños ocasionados al incurrirse en violaciones a la legislación del transporte público.
3. Agotamiento de vía administrativa en asuntos de su competencia.
4. Jurisprudencia administrativa especializada en materia de transporte público.

6. Análisis Situacional

Para conocer la situación a nivel interno del Tribunal en el mes de octubre de 2019 se realizó una actividad en conjunto con funcionarias del Departamento de Salud Ocupacional del MOPT, la cual contó con la participación del 85% del total del personal del Tribunal¹, logrando que a partir de los resultados obtenidos se pudieran concretar las estrategias unificadas a partir de un análisis FODA, el cual se detalla a continuación:

Fortalezas (i)	Debilidades (i)
<ol style="list-style-type: none">1. Proporcionar justicia administrativa imparcial y objetiva en forma gratuita al no requerirse patrocinio letrado para la presentación de los recursos.2. Despolitización de la justicia administrativa en materia del transporte público, debido a su desconcentración en grado máximo, y que cuenta con independencia funcional administrativa y financiera para el pleno ejercicio de sus competencias a nivel nacional.3. Estructura organizacional oficializada, no burocrática con 13 colaboradores, que funciona bajo el principio de servicio al costo.4. Habilidad de trabajo en equipo para facilitar la socialización y el	<ol style="list-style-type: none">1. Falta una mayor promoción de los servicios del TAT, a los usuarios a nivel nacional que les proporcione una mayor información de los mismos.2. No cuenta con funcionarios especializados en Tecnologías de Información y comunicación que permitan una adecuada planificación de los recursos en esta área ajustados a las necesidades del Tribunal.3. Complejidad en el proceso nombramiento y retribución económica de los Miembros suplentes del Tribunal, desestabilizando y perjudicando la continuidad del servicio público.4. No se cuenta con un reglamento de organización y servicio que

<p>intercambio de conocimiento.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Capacidad de adaptación a los cambios externos que inciden en la disminución presupuestaria para la adecuada ejecución de las sus funciones y gastos inherentes, cumpliendo siempre con los objetivos y metas planteadas en el POI. 6. Personal con amplia experiencia en el desarrollo de las funciones sustantivas y administrativas y además con capacitación actualizada para el desempeño de sus tareas. 7. Estabilidad por plazas ocupadas en propiedad. 	<p>proporcione un marco jurídico adecuado a las necesidades y a la naturaleza jurídica del Tribunal</p>
<p style="text-align: center;">Oportunidades (e)</p>	<p style="text-align: center;">Amenazas (e)</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Una mayor dilación en los tiempos de resolución de los asuntos en la Jurisdicción Contencioso Administrativa, incrementará la tramitación de los asuntos en el TAT, dado su celeridad y gratuidad. 2. La masificación de la utilización de los medios tecnológicos, lo que permitirá contar con mecanismos más expeditos y menos onerosos en la promoción de los servicios institucionales. 3. El desarrollo de nuevas tecnologías de la información, permitirá a los usuarios acceder a los servicios del Tribunal de manera más expedita. 4. La necesidad imperante de instituciones de enseñanza, para que sus estudiantes realicen las prácticas profesionales, le permitiría al Tribunal contar con recurso humano calificado que de manera gratuita y temporal, desarrollen productos que mejoren y faciliten el cumplimiento de las competencias encomendadas al Tribunal. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Incumplimiento del CTP al no elevar dentro del plazo de ley los recursos de apelación presentados por los usuarios, impidiendo que el Tribunal ejerza su competencia funcional y afectando a los usuarios en su derecho a una justicia pronta y cumplida. 2. Incumplimiento por parte del Poder Ejecutivo (Presidente de la República y ministro MOPT) en el proceso de nombramiento conforme lo estipula la Ley No. 7969, de los miembros propietarios y suplentes del Tribunal, aspecto que impide el cumplimiento de los objetivos, fines y metas institucionales, generando graves perjuicios a los usuarios y a la institucionalidad del TAT, al verse impedido a dar una justicia pronta y cumplida. 3. La Ley de Presupuesto de la República, para el ejercicio económico del período 2021, no contempla recursos en la subpartida de capacitación que respalden la actualización y adquisición de conocimientos por parte de los funcionarios del Tribunal.

	<p>4. Falta de planificación en Tecnologías de la Información y Comunicación adecuada a las necesidades del Tribunal, por disminución de recursos presupuestarios y dependencia a la capacidad de recurso humano de la Dirección de Informática del MOPT.</p>
--	---

Nota: (i) Interno, (e) Externo

7. Identificación de recursos

7.1 Recurso Humano

El Tribunal Administrativo de Transporte cuenta con una planilla de trece colaboradores con especialización en la materia del transporte público, lo cual es esencial para la consecución de las funciones que realiza la organización.

El Tribunal cuenta también con un cronograma de capacitación anual, para la constante actualización y especialización de su recurso humano.

Tabla N° 1 Recurso Humano del TAT

Puesto	# Funcionarios
Miembro del Tribunal Administrativo de Transporte	3*
Abogado Instructor (congelada)	1
Abogado Asistente	3
Jefe Administrativo Financiero	1
Asistente Administrativo	1
Notificador del Tribunal	1
Auxiliar de Tribunal	1
Oficinista	1
Chofer (congelada por Norma Presupuestaria)	1

*De conformidad con el artículo 17 de la Ley No. 7969, el Tribunal Administrativo de Transporte está integrado además por tres miembros suplentes que deberán ser designados por el Poder Ejecutivo.

7.2 Recursos Financieros

Por disposición del artículo 24 de la ley No. 7969, el Tribunal Administrativo de Transporte cuenta con financiamiento procedente de fondos de los presupuestos ordinarios y extraordinarios de la República, aportes, donaciones, préstamos, subvenciones y contribuciones de personas naturales o jurídicas, nacionales e internacionales, cánones que esta ley establece sobre las concesiones y los permisos de transporte remunerado de personas en la modalidad de buses y taxis y del cobro de los trámites y servicios que se fijen por reglamento.

A la fecha de la elaboración del presente plan el financiamiento del Tribunal se encuentra de la siguiente manera:

Tabla N° 2 Financiamiento del TAT

Fuente	Porcentaje
Presupuestos ordinarios y extraordinarios de la República	20%
Cánones	80%
Otros (El TAT, nunca ha recibido recursos provenientes de estas fuentes de financiamiento)	0%

La proyección anual de los presupuestos, se realizan basados en el principio del servicio al costo y bajo los lineamientos del Ministerio de Hacienda, siendo suficientes para realizar las funciones propias del Tribunal.

7.3 Recursos Materiales

El Tribunal Administrativo de Transporte cuenta con los insumos suficientes y necesarios para llevar a cabo el desenvolvimiento de sus tareas y la consecución de sus fines, así como anualmente se realiza un plan de compras para la adquisición de los suministros básicos de oficina (papelería, tintas, lapiceros, etc).

Tabla N° 3 Recursos del TAT

Tipo de Recursos	Descripción
Materiales	<ul style="list-style-type: none"> • 3 vehículos institucionales • Mobiliario y equipo de oficina necesarios • Biblioteca jurídica.
Tecnológicos	<ul style="list-style-type: none"> • Equipo de cómputo para cada funcionario, Impresoras, fotocopadoras, escáner, servidor • Correo electrónico • Página web • Circuito cerrado de vigilancia (cámaras) • Recursos audiovisuales
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio (bajo contrato de alquiler)
Adicionales	<ul style="list-style-type: none"> • El Tribunal por Ley puede realizar sus propias contrataciones para el cumplimiento de sus fines, actualmente mantiene contratos de: servicios de vigilancia, servicios de limpieza, servicio de internet, entre otros.

8. Definición de riesgos

La Dirección de Planificación Institucional del MOPT, en oficio No. PI-017-0752 del 14 de agosto de 2017, comunica al Tribunal que dada su naturaleza jurídica, no será incorporado en ese período a los procesos de control interno institucional. En virtud de lo anterior, el Pleno del Tribunal en su Sesión Administrativa Extraordinaria número 12-2017 del 18 de octubre de 2017, acogió la determinación de la Dirección de Planificación Institucional (PI-017-0752 de 14 de agosto de 2017) y conformó la Comisión de Control Interno y Valoración de Riesgo del Tribunal.

Posteriormente el Tribunal estableció el Sistema de Control Interno, ajustado a su naturaleza jurídica del órgano con desconcentración máxima e independencia funcional, administrativa y financiera, de modo que en la Sesión Administrativa Extraordinaria No. 12-2018 del 28 de noviembre de 2018, en la cual aprueba el Manual del Sistema del Control Interno, presentado por la Comisión de Control Interno y Valoración de Riesgo, (en adelante CCIVR).

El Tribunal Administrativo de Transporte, con el propósito de desarrollar exitosamente el proceso de valoración de riesgo, aprueba en la Sesión Administrativa Extraordinaria No. 27-2020 del 15 de octubre de 2020, la actualización del Manual del Sistema de Control Interno, que incluye en su Capítulo III, el Sistema Específico de Valoración de Riesgo Institucional aplicable al TAT con fundamento en lo establecido en la Ley No. 8292, Ley General de Control Interno, las Directrices Generales para el Establecimiento y Funcionamiento del Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional (SEVRI), D-3-2005-CO-DFOE, emitidas por la Contraloría General de la República, entre otras normas de aplicación.

Tabla N° 4 Riesgos identificados en SEVRI 2020

Riesgo Priorizado	Riesgos obtenidos en la aplicación del SEVRI del año 2020 para ser administrados
1	Podría ser que haya un proyecto de Ley para minimización y/o el cierre del Tribunal.
2	Podría ser que por situaciones emergentes y/o imprevistas, se afecten los ingresos presupuestarios en cualquiera de las fuentes del Tribunal.
3	Podría ser que no se cumpla el plazo establecido para resolver los recursos de apelación presentados ante el Tribunal.
4	Podría ser que el CTP no eleve oportunamente para conocimiento de este Tribunal los recursos de apelación y sus incidencias presentados contra los actos emitidos por la Junta Directiva de ese Consejo.
5	Podría ser que haya un Recorte del presupuesto del Tribunal
6	Falta de Cumplimiento Legal, de Respeto e Instrumentalidad en cuanto a la Independencia (sentido laxo) y al Desarrollo de la Personería Jurídica del Tribunal y de su Representación particularizada y ágil. Lo anterior pese a lo claro de la Ley, a los Dictámenes de la PGR y a Todo lo Gestionado por el Tribunal.
7	Podría ser que no se apruebe la propuesta de modificación al Reglamento del Tribunal, afectando su funcionamiento y operatividad.
8	Podría ser que se pierda alguna plaza por jubilación.
9	Podría ser que accedan sin autorización a sistemas de información y base de datos
10	Podría ser que los datos electrónicos en el Tribunal pierdan su integridad

11	Podría ser que se dañen los equipos de computación
12	Podría ser que por situaciones emergentes y/o imprevistas, se emita una política gubernamental de cambio de trabajo presencial a teletrabajo en forma permanente.
13	Podría ser que se extravíe algún equipo de cómputo.
14	Podría ser que se emita la política de cero papel.
15	Podría ser que haya un aumento significativo del tipo de cambio del colón con respecto al dólar americano (diferencial cambiario).

9. Identificación de Resultados

La identificación de resultados, se vincula estrechamente con los alcances de la Teoría de la Intervención, definida por MIDEPLAN como:

“La teoría de la intervención (TI) es la articulación lógica sobre la manera esperada en que los recursos asignados a la intervención permiten desarrollar actividades que tendrán determinados productos, los cuales, a su vez, generarán cambios (resultados/beneficios) de corto, mediano y largo plazo sobre la sociedad.”²

La identificación de resultados entonces, se realiza a través de la herramienta denominada Cadena de Resultados, con la cual se da el seguimiento y evaluación asociada al modelo de Gestión para Resultados del Desarrollo, el cual es definido por MIDEPLAN, como “*una estrategia de gestión que se centra en el logro de los objetivos para el desarrollo y los resultados (productos, efectos e impactos)*”³.

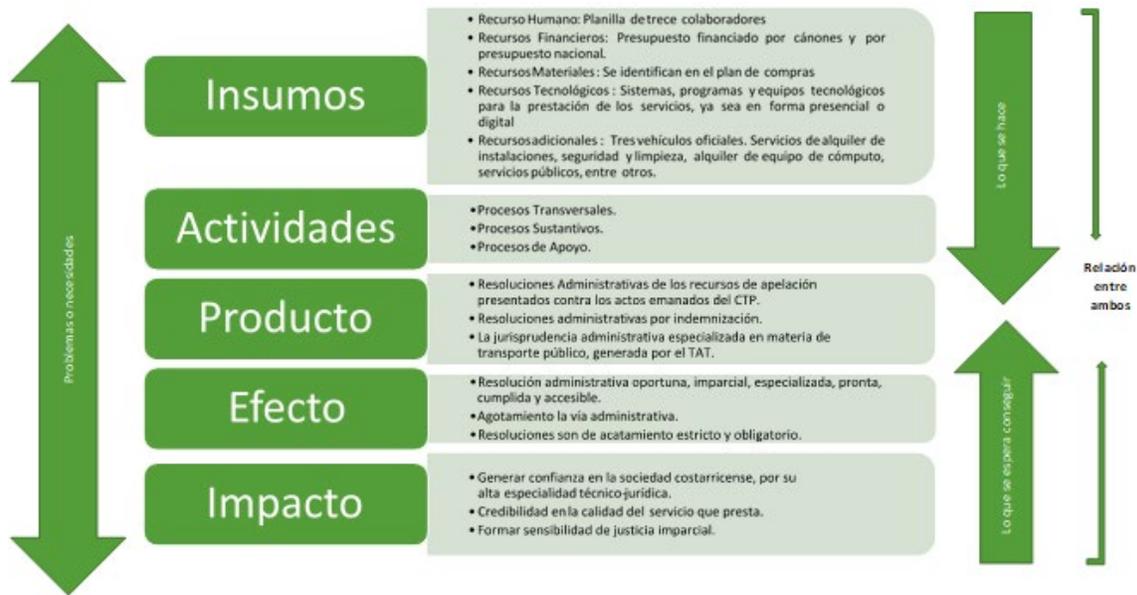
La cadena de resultado, viene a ser una representación lógica que muestra la definición sistemática y sintética de cómo se transforman los insumos y actividades

² Costa Rica. Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. Área de Evaluación y Seguimiento. “Guía de la teoría de la intervención. Orientaciones metodológicas para la evaluación”. / Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. San José, CR, 2017 pág. 6.

³ Costa Rica. Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. Ministerio de Hacienda. Comisión interinstitucional. “Marco conceptual y estratégico para el fortalecimiento de la Gestión para Resultados en el Desarrollo en Costa Rica” / Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. Ministerio de Hacienda. San José, CR, 2016. Pág. 20

en determinados productos y en cómo estos interactúan en la realidad para generar resultados (efectos e impactos) (Ivàlua, 2009; y Fundación W. K. Kellogg, 1998).⁴

La cadena de resultados del Tribunal puede ser representada en el siguiente cuadro:



10. Marco Estratégico

Quiénes somos

Somos el órgano encargado de resolver los recursos de apelación presentados por los usuarios contra cualquier acto o resolución emitido por el Consejo de Transporte Público, estableciendo las indemnizaciones que fueran procedentes; nuestras resoluciones son de acatamiento estricto y obligatorio y los fallos agotan la vía administrativa.

⁴ Citados en "Guía de la teoría de la intervención. Orientaciones metodológicas para la evaluación". Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. Ministerio de Hacienda. San José, CR, 2016. Pág. 13.

10.1 Misión

Garantizar a los administrados una justicia administrativa imparcial, objetiva, especializada, pronta, cumplida, accesible y apartada de criterios políticos, que propicie seguridad jurídica por medio de sus resoluciones en el servicio público de transporte remunerado de personas en todo el territorio nacional.

10.2 Visión.

Ser reconocidos como el Órgano referente en la aplicación de la justicia administrativa del transporte público, generando confianza en la sociedad costarricense, por su alta especialidad técnico-jurídica y credibilidad en la calidad de las resoluciones que emite.

10.3 Valores Institucionales

Compañerismo: Es la conducta que todo servidor o servidora del Tribunal debe expresar en su trabajo cotidiano, para la consecución de la armonía y la colaboración hacia el logro del bien común.

Este valor a su vez se complementa con otros, como la confianza, la comunicación, la colaboración y el diálogo.

Compromiso: Es la actitud de los funcionarios del Tribunal para realizar sus labores con mística y excelencia, que trasciende a las obligaciones legales y reglamentarias y que se conjuga en el deseo personal de cada servidor y servidora, en dar lo mejor de sí a los usuarios y compañeros, cumpliendo de manera óptima las metas y objetivos de la organización.

Este valor a su vez se complementa con otros, como la proactividad, la creatividad e innovación y la eficiencia.

Buen trato y atención en el servicio: Brindar de la manera más oportuna y eficiente el servicio que requiera el usuario, siempre con una actitud amable y de respeto hacia las personas.

Este valor a su vez se complementa con otros, como la cultura de servicio (cortesía, empatía, servicio pertinente y oportuno y fiabilidad) y la Imparcialidad.

Construcción del bien común: El Tribunal a través de su funcionamiento y especialización continua, procura que a través de sus fallos se proporcione una justicia administrativa que brinde seguridad jurídica a la sociedad costarricense.

Este valor a su vez se complementa con otros, como la transparencia y la rendición de cuentas.

10.4 Ejes Estratégicos y Líneas de Acción

10.4.1 Eje Estratégico 1: Generación de Seguridad jurídica y justicia Administrativa imparcial (resoluciones)

Eje Temático	Objetivo Estratégico	Estrategias	Resultados Esperados	Indicadores	Productos
Gestión de la justicia administrativa pronta, cumplida e imparcial	Resolver los recursos que se interpongan ante el TAT, en apego al ordenamiento jurídico, y establecer las indemnizaciones cuando procedan.	Conformar el expediente administrativo que se constituya en el instrumento para el mejor análisis y valoración del caso concreto por parte del Tribunal.	Expediente instruido para el conocimiento del recurso por parte del Tribunal en pleno.	Cantidad de resoluciones emitidas / Cantidad de recursos tramitados.	Emisión de resoluciones que dan por agotada la vía administrativa y son de acatamiento obligatorio.

Promoción de los servicios y productos Institucionales	1. Promocionar los servicios del TAT, por medio de publicaciones y charlas informativas a diferentes gremios, cámaras y usuarios independientes; con alcance a todas las zonas del país.	1. Generar una coordinación con las principales Cámaras y gremios de prestatarios del transporte remunerado de personas.	Mantener a los usuarios informados del producto que brinda el TAT mediante charlas y publicaciones	1. Cantidad de charlas realizadas en el año / cantidad de charlas programadas. 2. Cantidad de publicaciones realizadas en el año / cantidad de publicaciones programadas.	Población informada sobre los servicios del TAT.
	2. Mantener los canales de comunicación orientados a la coordinación del TAT con las diferentes autoridades afines a la gestión del Tribunal.	Efectuar las comunicaciones entre el presidente del Tribunal y las diferentes autoridades que sean necesarias para el cumplimiento de los fines del TAT.	Mayor fluidez y prontitud en la obtención de los insumos requeridos para la labor del Tribunal.	Gestiones realizadas / Gestiones requeridas	Resoluciones eficientes y eficaces de los recursos interpuestos ante el TAT.
	3. Desarrollar los mecanismos adecuados que le faciliten a la ciudadanía, el acceso expedito y oportuno a los diferentes fallos que emite el TAT, en materia de transporte público.	Divulgar en la página web todas las resoluciones que emita el Tribunal.	Interacción del Tribunal Administrativo con los ciudadanos.	Cantidad de resoluciones divulgadas en la página web / Cantidad de resoluciones debidamente notificadas	Acceso de los ciudadanos a la jurisprudencia administrativa en transporte público generada por el Tribunal.

10.4.2 Eje Estratégico 2: Desarrollo de la gestión estratégica Institucional.

Eje Temático	Objetivo Estratégico	Estrategias	Resultados esperados	Indicadores	Producto
Planificación Estratégica Institucional	1. Facilitar la formulación y articulación de los procesos de planificación y evaluación para la optimización de la función de contralor de legalidad sobre los actos emitidos por el CTP.	Orientar los recursos con que cuenta el Tribunal en función de la eficiencia y eficacia de los servicios y productos que brinda el Tribunal.	Fortalecimiento de la función contralora de legalidad que ejerce el TAT sobre los actos que en materia del Transporte público emita el CTP.	Número resoluciones del TAT anuladas en la jurisdicción contencioso administrativa / Número resoluciones impugnadas en la jurisdicción contencioso administrativa	Procedimientos, manuales, lineamientos, instrumentos y mecanismos de planificación que fortalezcan y articulen la gestión del Tribunal.
	2. Fortalecer el sistema de valoración de riesgos como insumo para un modelo de gestión que potencie la calidad de los procedimientos jurídicos y administrativos, de manera continua.	Aplicar el sistema de valoración específica de riesgos institucionales (SEVRI) con la colaboración de todos los funcionarios del TAT	Administrar en forma oportuna y eficiente las medidas de mitigación y traslado de los riesgos identificados.	Riesgos administrados / Riesgos aprobados por el TAT	Plan de Administración de riesgos.

	<p>3.Fortalecer la Gestión Ética Institucional</p>	<p>Diseñar una política institucional que permita la consolidación de la ética en el quehacer de todos los colaboradores de la organización, desde la perspectiva de los principios y valores éticos compartidos, para el desarrollo de sus relaciones entre sí, en su interacción en el servicio con los usuarios, proveedores, el medio ambiente y con otras instituciones.</p>	<p>Una política, mecanismos y acciones, tendientes al fortalecimiento de la ética en los funcionarios del TAT, en las relaciones entre estos, en sus relaciones con los usuarios y proveedores, el medio ambiente y otras instituciones.</p>	<p>Cantidad de actividades para el fortalecimiento de la Ética.</p>	<p>Un nivel cada vez mayor de introspección de la ética en los funcionarios del TAT</p>
--	---	---	--	---	---

Gestión de Recurso Humano Institucional	1. Impulsar una cultura organizacional, que facilite la integración de los equipos de trabajo para sustentar el mejoramiento continuo de la gestión de calidad.	1. Potenciar por medio de capacitaciones el desarrollo y actualización, de las capacidades, técnicas, científicas y tecnológicas de los funcionarios, orientadas a realizar investigación y análisis, que potencien el aprovechamiento de la capacidad técnica instalada.	Mejoramiento continuo de la gestión de calidad en las competencias otorgadas por ley al TAT.	Capacitaciones realizadas. /capacitaciones programadas.	Personal motivado, capacitado y especializado para el desempeño eficiente y eficaz en las labores.
Gestión de Tecnologías de Información y Comunicación (Tic's)	1. Gestionar las herramientas tecnológicas que sean necesarias y su actualización constante, para optimizar el cumplimiento de los objetivos estratégicos del Tribunal.	Establecer las acciones de coordinación y colaboración con la Dirección de Informática del MOPT, para determinar las herramientas tecnológicas adecuadas, para la satisfacción de los requerimientos del Tribunal.	Contar con una Plataforma tecnológica que brinden información fidedigna y oportuna, que apoye la toma de decisiones estratégicas y de acciones de la operativa diaria para elevar el nivel de servicio y satisfacción de los usuarios internos y externos.	Cantidad de herramientas tecnológicas requeridas para optimizar el cumplimiento de los objetivos estratégicos del TAT.	Herramientas de tecnologías de información eficientes

10.5 Objetivos Específicos

Con el fin de cumplir con sus políticas, el Tribunal Administrativo de Transporte dispone de los siguientes objetivos específicos vinculados a los objetivos estratégicos, para lograrlos en el mediano plazo:

1. Implementar el Procedimiento de Conocimiento y Resolución de Recursos ante el TAT, para instrumentalizar todas sus etapas, incluyendo sus actualizaciones.
2. Generar mecanismos de contacto con los ciudadanos, recurrentes, usuarios y otras instituciones y autoridades afines del Tribunal, que permita, la accesibilidad de la información pertinente y la comunicación precisa y oportuna.
3. Impulsar una cultura organizacional, que facilite la integración de los equipos de trabajo para sustentar el mejoramiento continuo de la gestión de calidad.
4. Mantener actualizado el Sistema de Control Interno y Valoración de Riesgos Institucionales para la administración eficiente de los recursos institucionales.
5. Diseñar una política tendiente a reafirmar constantemente los valores éticos institucionales, así como sus acciones congruentes establecidas en el Manual de Ética y Conducta del TAT.
6. Generar el desarrollo y actualización de las capacidades científicas y tecnológicas de los funcionarios, así como el de una comunicación asertiva que potencien el aprovechamiento de la capacidad técnica instalada y el trabajo en equipo.
7. Formular el Marco de Gestión de Tecnologías de Información y Comunicación para establecer un proceso de implementación gradual de cada uno de sus componentes.

11. Bibliografía

- Costa Rica. Ley No. 7969, “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi” del 28 de enero del 2000.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. “Reglamento Interno y de Funcionamiento del Tribunal Administrativo de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes”. Decreto Ejecutivo No. 37355 del 28 de junio de 2012.
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. “Orientaciones básicas para la formulación y seguimiento del Plan Estratégico Institucional (PEI)”. San José, 2018.
- Ministerio de Planificación y Política Económica. Oficio No. DM-042-2000 del 11 de mayo de 2000. Aprobación de la estructura organizativa del Consejo de Transporte Público y la conformación del Tribunal Administrativo de Transporte.
- Ministerio de Planificación y Política Económica. Área de Modernización del Estado, oficio No. AME-049-2000 del 21 de diciembre de 2000. Aprobación de la estructura organizativa del Consejo de Transporte Público y la conformación del Tribunal Administrativo de Transporte.
- Tribunal Administrativo de Transporte. “Manual de Sistema de Control Interno del TAT”. San José. 2020.
- Tribunal Administrativo de Transporte. “Manual de Ética y Conducta del Tribunal Administrativo de Transporte. San José”. 2021.
- Tribunal Administrativo de Transporte. “Informe de la Autoevaluación del Sistema de Control Interno del Tribunal Administrativo de Transporte Aplicada del 7 al 18 de diciembre de 2018” San José. 2019.